

SANIERUNG LERCHENFELD – WARTENAU

MEHR SICHERHEIT, BARRIEREFREIHEIT UND ZUKUNFTSFÄHIGE INFRASTRUKTUR



© LSBG

04.02.2026 | Hamburg: Informationsveranstaltung zum Baubeginn



LSBG
Landesbetrieb Straßen,
Brücken und Gewässer
Hamburg



Hamburg

AGENDA

01 Begrüßung und Einführung

02 Das Projekt Lerchenfeld

- ❖ Anlass und Ziel der Maßnahme
- ❖ Was wird konkret gebaut?
- ❖ Auswirkungen auf Verkehr und Parken
- ❖ Bauablauf und Zeitplan
- ❖ Ansprechpartner

03 Dialog: Zeit für Ihre Fragen

Ende:
21:00 Uhr



BEGRÜßUNG UND EINFÜHRUNG



LSBG
Landesbetrieb Straßen,
Brücken und Gewässer
Hamburg



Hamburg

WARUM SIND WIR HEUTE HIER?

Wir sind heute hier, um:

- über die anstehende Baumaßnahme zu informieren,
- Planungsentscheidungen nachvollziehbar einzuordnen,
- Transparenz über Auswirkungen und Einschränkungen herzustellen,
- Kommunikationswege und Ansprechpartner vorzustellen sowie
- einen Austausch zwischen allen Beteiligten zu ermöglichen.

VORSTELLUNG DER ANWESENDEN

LSBG – Planung

- Eva Krüger
- Lucie Hasse

LSBG – Bauausführung

- Peter Behr

Örtl. Bauüberwachung (Ing.-Büro Münster)

- Tony Linke

LSBG – Kommunikation

- Susanne Richter

steg Hamburg mbH

- Jan Seeringer
- Christian Heinrich
- Marielle Kästner

DAS PROJEKT LERCHENFELD

02



LSBG
Landesbetrieb Straßen,
Brücken und Gewässer
Hamburg



Hamburg

HISTORIE



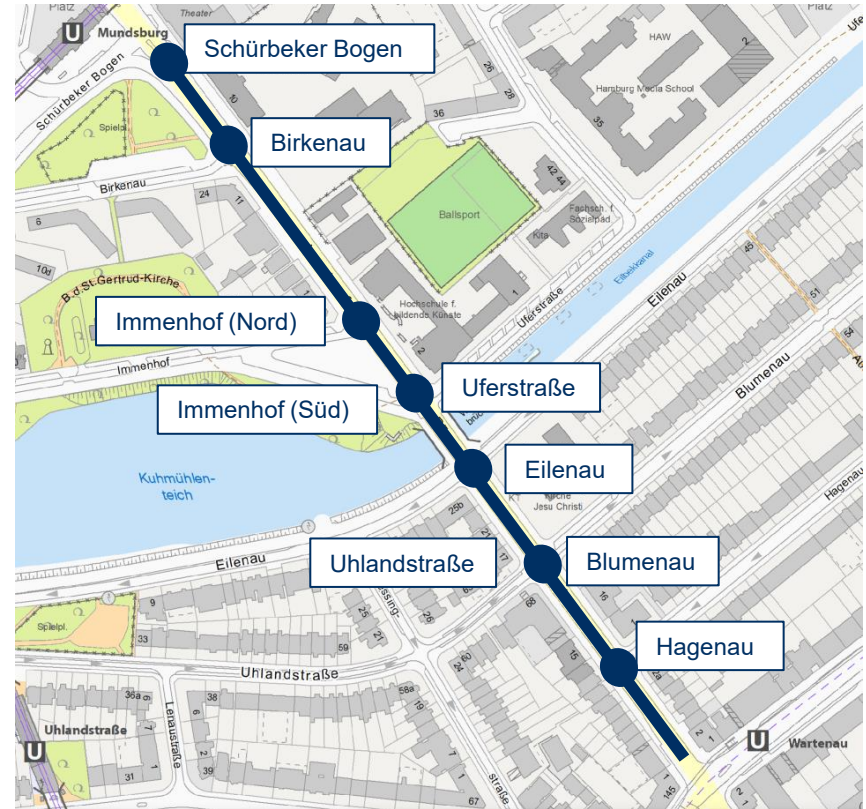
PLANUNGSRAUM UND NOTWENDIGKEIT

Planungsraum

- Gesamtlänge 650 Meter
- 4-streifige Hauptverkehrsstraße (B5)
- Mittendrin 25 m lange Wartenaubrücke

Notwendigkeit der Baumaßnahme

- Deutliche Schäden an der Fahrbahn
- Untermaße sowie beschädigte Geh- und Radwege und zum Teil durch Wurzeln aufgebrochen
- Konflikte zwischen den Verkehrsteilnehmer:innen
- Sehr schmale Grünstreifen/ Baumscheiben
- Hohe Auslastung durch den ÖPNV
- Hohe Verkehrsstärken (MIV und Radfahrender), die sicher abgewickelt werden müssen



Quelle: Geoportal

AKTUELLER ZUSTAND



Radweg



Gehweg



Bäume



Fahrbahn

PLANUNGSZIELE UND MEHRWERT

Erhaltungsmanagement für Hamburgs Straßen (EMS)

Sanierung der Fahrbahn und der Nebenflächen (Erfordernis durch Oberflächenschäden)

Bedarfsgerechte
Rad- und Gehwege

Reduzierung
Konfliktsituationen

Sicherung der
Verkehrssituation

Förderung
des ÖPNV

Wahrung der
Grünbelange

→ **Sanierung und Erhaltung einer verbesserten Straßenverkehrsanlage**
Die Anforderungen müssen mit einer richtlinienkonformen und verkehrssicheren
Planung kombiniert werden!

VARIANTENUNTERSUCHUNG IM JAHR 2021

Maßgebende Aspekte bei der Variantenuntersuchung

- Anzahl der Fahrstreifen für den motorisierten Individualverkehr (MIV)
 - Radverkehrsführung
 - Baumbilanz
 - Stellplatzbilanz
 - Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden
- **Insgesamt wurden 4 Varianten geprüft.**
- **Ziel: Die beste Lösung für alle Verkehrsteilnehmenden**

VARIANTENUNTERSUCHUNG IM JAHR 2021

Maßgebende Aspekte bei der Variantenuntersuchung

Variante 1:

- Durchgehend beidseitig regelkonforme Geh- und Radwege in den Nebenflächen
- Umfangreiche Baumfällungen und Parkstandabbau

Variante 2:

- Radfahrstreifen mit wechselseitiger Fahrstreifenreduzierung
- Reduktion der Leistungsfähigkeit der Straße

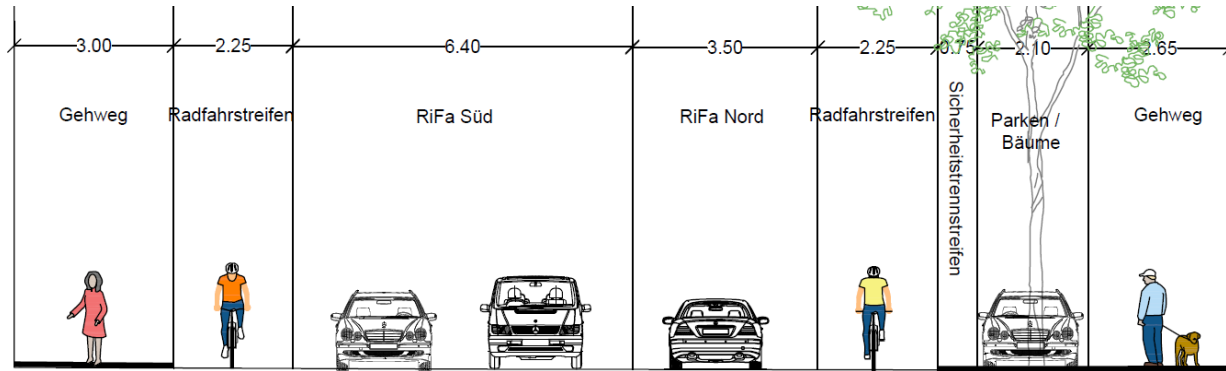
Variante 3:

- Radfahrstreifen mit durchgehender Einstreifigkeit in Richtung Süden
- Reduktion der Leistungsfähigkeit der Straße

Variante 4:

- Sanierung der vorhandenen Nebenflächen
- Entfall sämtlicher Parkstände aufgrund mangelnder Sicherheitsabstände

FAZIT DER VARIANTENUNTERSUCHUNG 2021



Variante aus 2021: Abschnitt Wartenau, Blickrichtung Nordwesten, melchior + wittpohl Beratende Ingenieure PartmbB

Varianten, die ausreichend breite Radverkehrsanlagen ermöglichen, erzeugen entweder:

- zu hohe Baumfällzahlen oder
- zu starke Einschränkungen der Leistungsfähigkeit des Kfz-Verkehrs.

Daher konnten diese Varianten nicht weiterverfolgt werden.

VARIANTENUNTERSUCHUNG IM JAHR 2024

Grundsatzentscheidungen

- Erneute Prüfung einer möglichen Fahrstreifenreduzierung unter neuer Regierung
 - Grundlage: Verkehrszahlen 2023, ergänzt um Prognosedaten
 - Ergebnis: Ein Fahrstreifenentfall für den MIV ist aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens nicht möglich
 - Baumfällungen nur im absoluten Einzelfall zulässig
- **Bestandsnahe Sanierung innerhalb der Bordkanten**
- **Bestmögliche Verbesserungen für den Fuß- und Radverkehr**

VARIANTENUNTERSUCHUNG IM JAHR 2024

Untersuchungen Radverkehrsanlagen in den bestehenden Nebenflächen

Geprüft wurden unter anderem folgende Optionen:

- Gemeinsamer Geh- und Radweg
- Zweirichtungsradweg vor der Schule
- Rückbau Radweg + Gehweg „Radfahrer frei“

- **Für einen Zweirichtungsradweg vor dem Gymnasium reichen die Breiten der Nebenflächen nicht aus.**
- **Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens von MIV und Radverkehr ist eine Radwegebenutzungspflicht erforderlich.**
- **Damit ist ein separater Radweg notwendig; die gemeinsame Nutzung der Gehwege ist nicht ausreichend sicher.**

VARIANTENUNTERSUCHUNG IM JAHR 2024

Parkstände / Ladezonen

- Für einen sicheren Radweg ist ein Mindestabstand von 0,75 m zwischen Parkstand und Radweg erforderlich.
 - Aufgrund der geringen Breiten in den Nebenflächen können neben dem Radweg nur Teile der bisherigen Parkstände beibehalten werden.
 - Einrichtung von zwei Ladezonen, die nachts als Parkplätze genutzt werden können.
- **Nur durch diesen zusätzlich gewonnenen Raum können Fußweg, Radweg und Sicherheitsstreifen umgesetzt werden.**

ReStra

EAR 05 - Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs, 2005

[Inhaltsverzeichnis ReStra](#) | [Inhaltsverzeichnis EAR 05](#)

Daher wird für die Breite von Sicherheitstrennstreifen folgende Regelung getroffen:

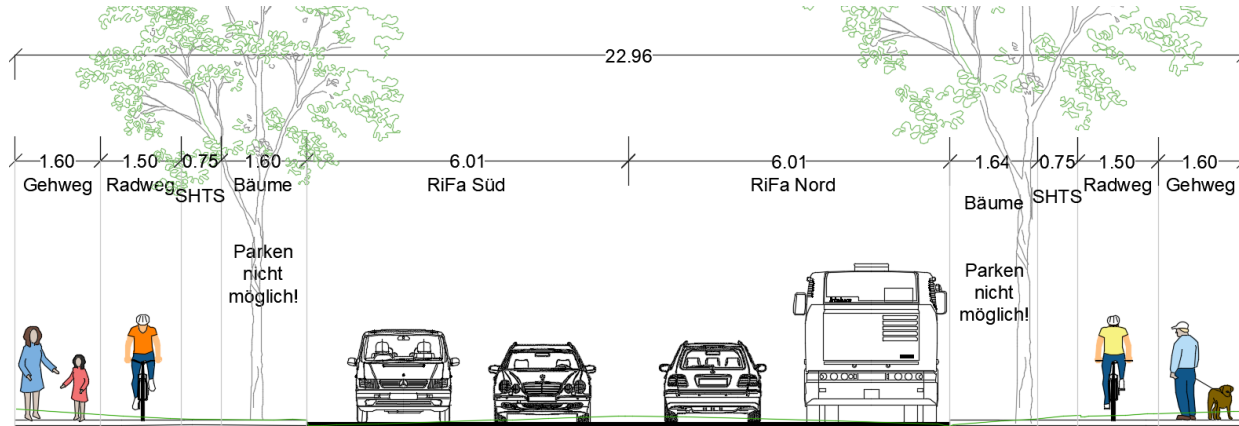
- zu Gehwegen:	Regelbreite: Mindestbreite:	0,65 m (bei Standardmaterialien, inkl. Bord) 0,50 m (bei abweichenden Materialien, inkl. Bord)
- zu Radwegen	Regelbreite: Mindestbreite:	0,90 m (bei Standardmaterialien, inkl. Bord) 0,75 m (bei abweichenden Materialien, inkl. Bord)

Quelle: ReStra, Ausgabe 2017, Fassung 2022; EAR S. 76



Quelle: LSBG

FAZIT DER VARIANTENUNTERSUCHUNG 2024

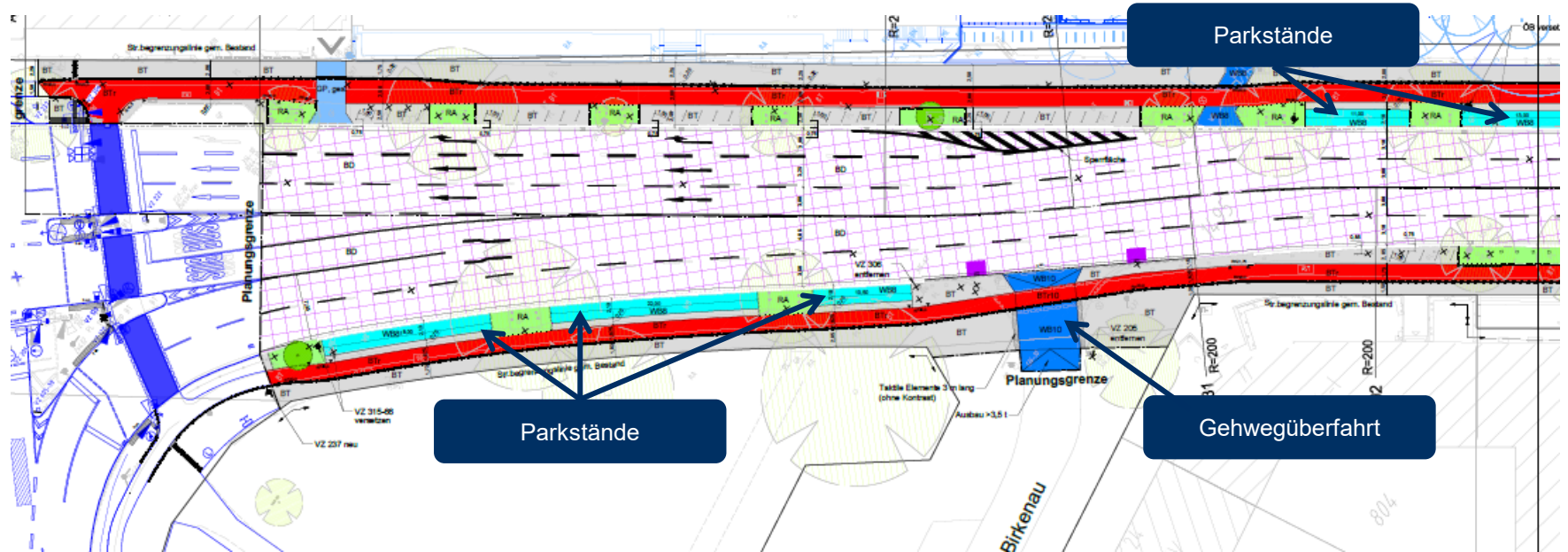


Variante aus 2024: Radweg mit Radwegebenutzungspflicht Abschnitt Wartenau, Blickrichtung Nordwesten, melchior + wittpohl Beratende Ingenieure PartmbB

Die geprüften Varianten zeigen, dass unter den gegebenen räumlichen Voraussetzungen:

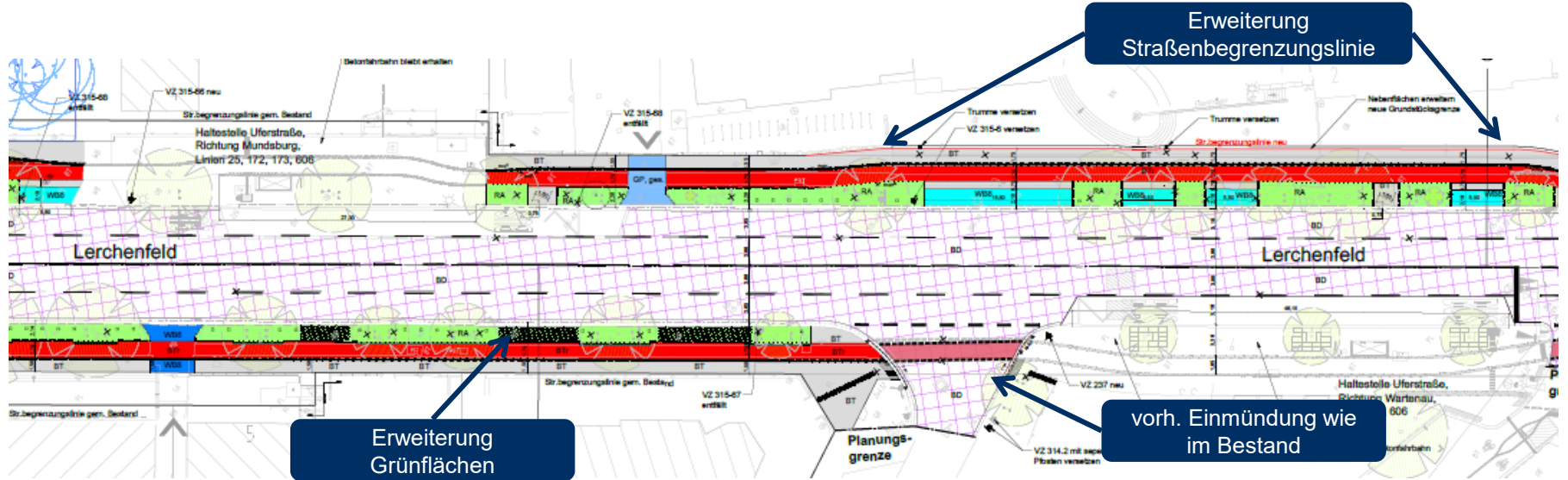
- ein sicherer Radweg mit Radwegebenutzungspflicht möglich ist,
- Parkstände reduziert werden müssen und
- Grünflächen teilweise erweitert werden können.

VORSTELLUNG DER AKTUELLEN PLANUNG



- Schürbeker Bogen
- Birkenau
- Immenhof Nord
- Uferstraße / Immenhof Süd
- Eilenau
- Blumenau / Umlandstraße
- Hagenau
- Wandsbeker Chaussee

VORSTELLUNG DER AKTUELLEN PLANUNG



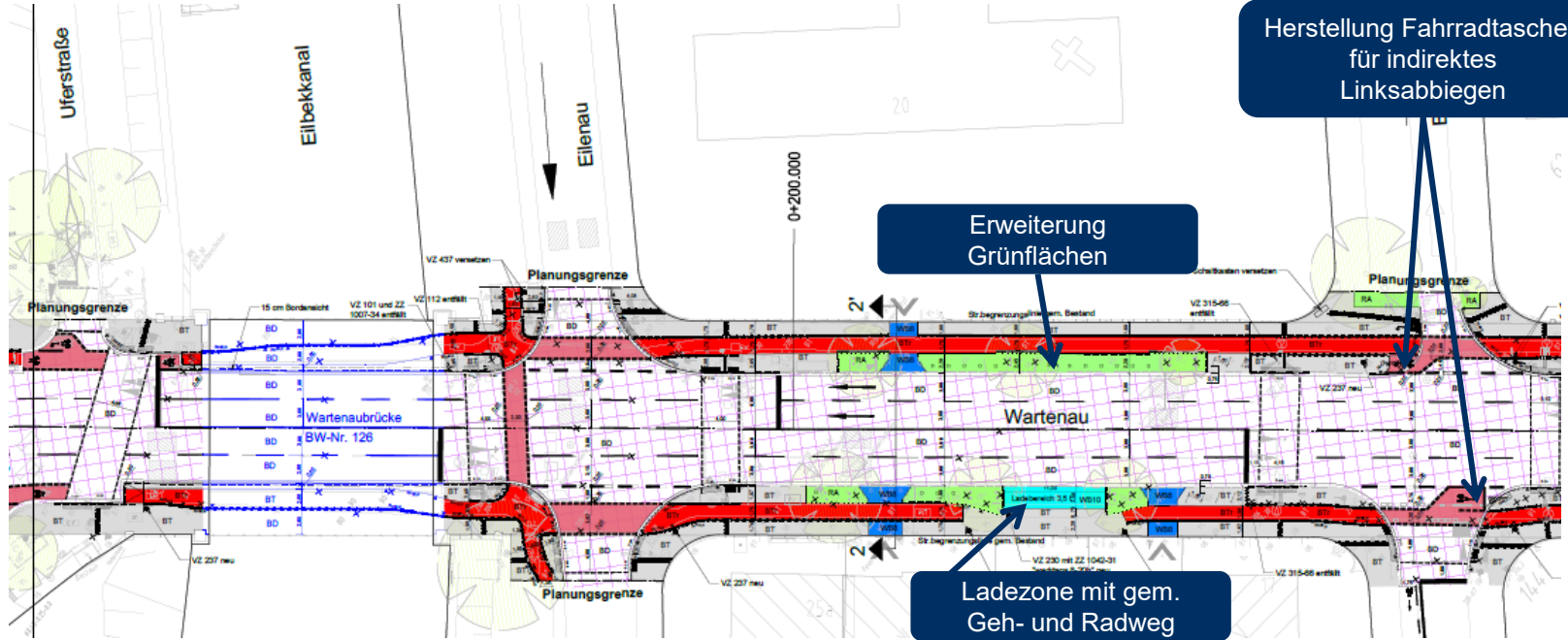
Erweiterung
Straßenbegrenzungslinie

Erweiterung
Grünflächen

vorh. Einmündung wie
im Bestand



VORSTELLUNG DER AKTUELLEN PLANUNG



Herstellung Fahrradtaschen für indirektes Linksabbiegen

Erweiterung Grünflächen

Ladezone mit gem. Geh- und Radweg



Schürbeker Bogen Birkenau Immenhof Nord Uferstraße / Immenhof Süd Eillenau Blumenau / Umlandstraße Hagenau Wandsbeker Chaussee

PLANUNGSZIELE – ERREICHT?

Bedarfsgerechte
Rad-/Gehwege

Reduzierung
Konfliktsituationen

Sicherung der
Verkehrssituation

Förderung
des ÖPNV

Wahrung der
Grünbelage

- **Bedarfsgerechte Rad- und Gehwege:** paritätisch aufgeteilte Nebenflächen, Radwegbenutzungspflicht, ausreichende Sicherheitsabstände, barrierearme Gehwege
- **Reduzierung von Konfliktsituationen:** mehr Sicherheit für den Fuß- und Radverkehr, Wegfall konfliktträchtiger Parkstände (Dooring-Risiko reduziert), Gehwegüberfahrten an Einmündungen, Radwegbenutzungspflicht, ausreichende Sicherheitsabstände für den Radverkehr
- **Sicherung der Verkehrssituation:** Fahrbahn und Nebenflächen werden umfassend saniert
- **Förderung des ÖPNV:** Erhalt von zwei Fahrspuren je Richtung, Leistungsfähigkeit der Straße bleibt erhalten
- **Wahrung der Grünbelange:** keine Baumfällungen, drei zusätzliche Neupflanzungen, Entsiegelung zur Schaffung neuer Grünflächen

BAUABLAUF & VERKEHR

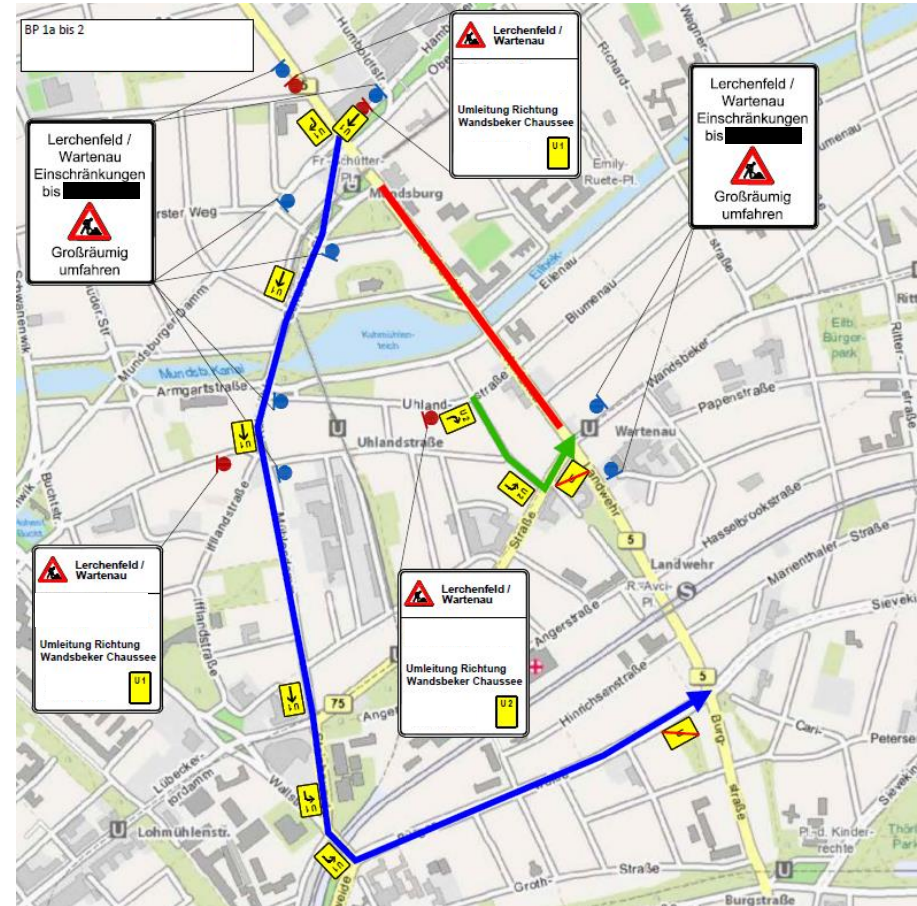
Verkehrsführung während der Baumaßnahme

Bauzeit:

- 01.03.2026 bis voraussichtlich Sommer 2027
- 5 Hauptbauphasen
- Koordination mit den Maßnahmen an der Wartenaubrücke
- Durchgehende Umleitung über:
Schürbeker Straße → Mühlendamm → Bürgerweide

Die dargestellte Karte zeigt:

- Verkehrsführung während der Bauzeit
- Abschnittsweise Sperrungen und Umleitungen



Lageplan Quelle: melchior + wittpohl Beratende Ingenieure PartmbB



Bauphase 1a
Nebenflächen ca. 14 Wochen

EMS-HH Lerchenfeld - Wartenau

Quelle: Geoportal Hamburg



Bauphase 1a.1
Nebenflächen ca. 14 Wochen

EMS-HH Lerchenfeld - Wartenau

Quelle: Geoportal Hamburg



Bauphase 1b
Fahrbahn ca. 7 Tage
Nebenflächen ca. 4 Wochen

EMS-HH Lerchenfeld - Wartenau

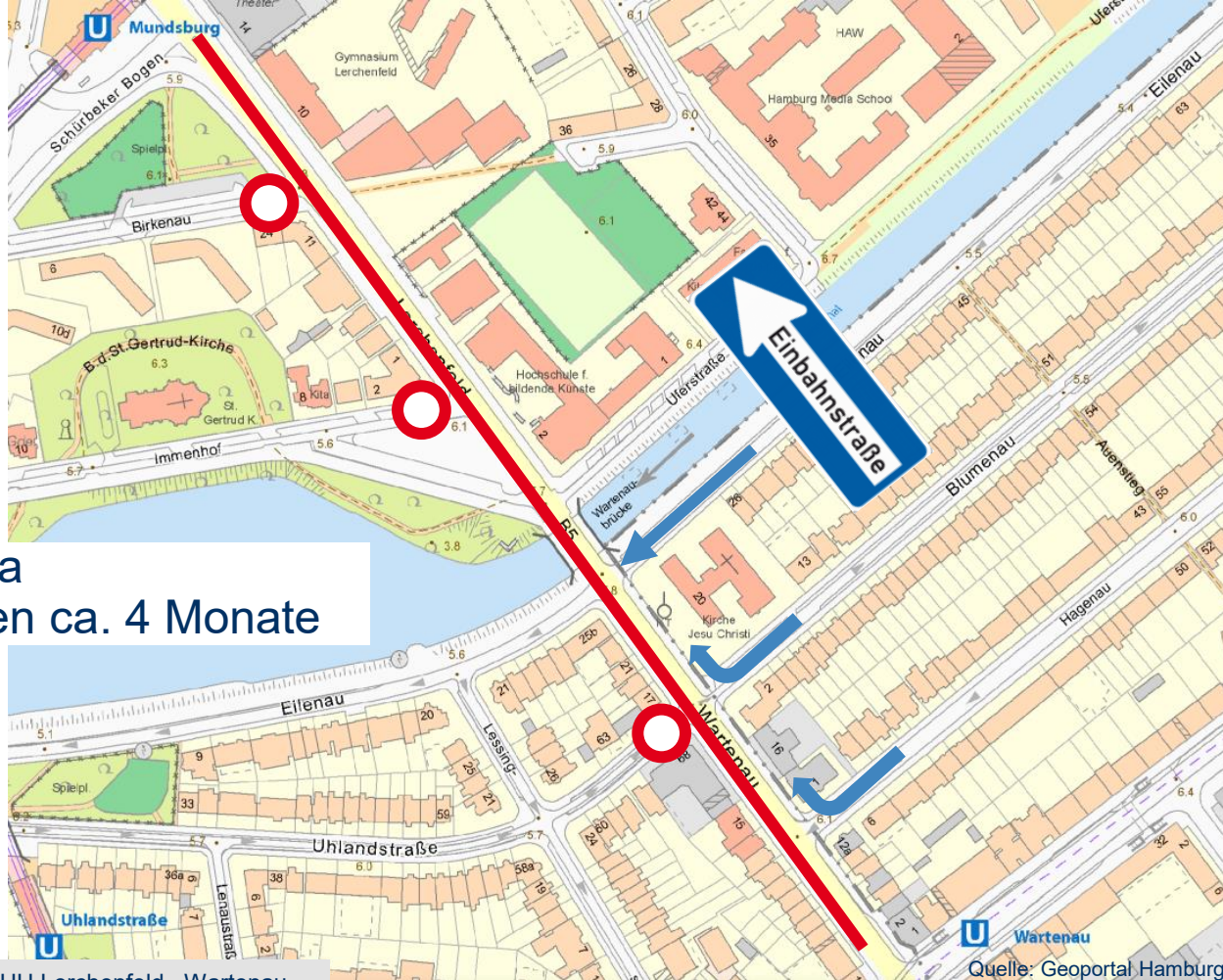
Quelle: Geoportal Hamburg



Bauphase 1c
Nebenflächen ca. 10 Wochen

EMS-HH Lerchenfeld - Wartenu

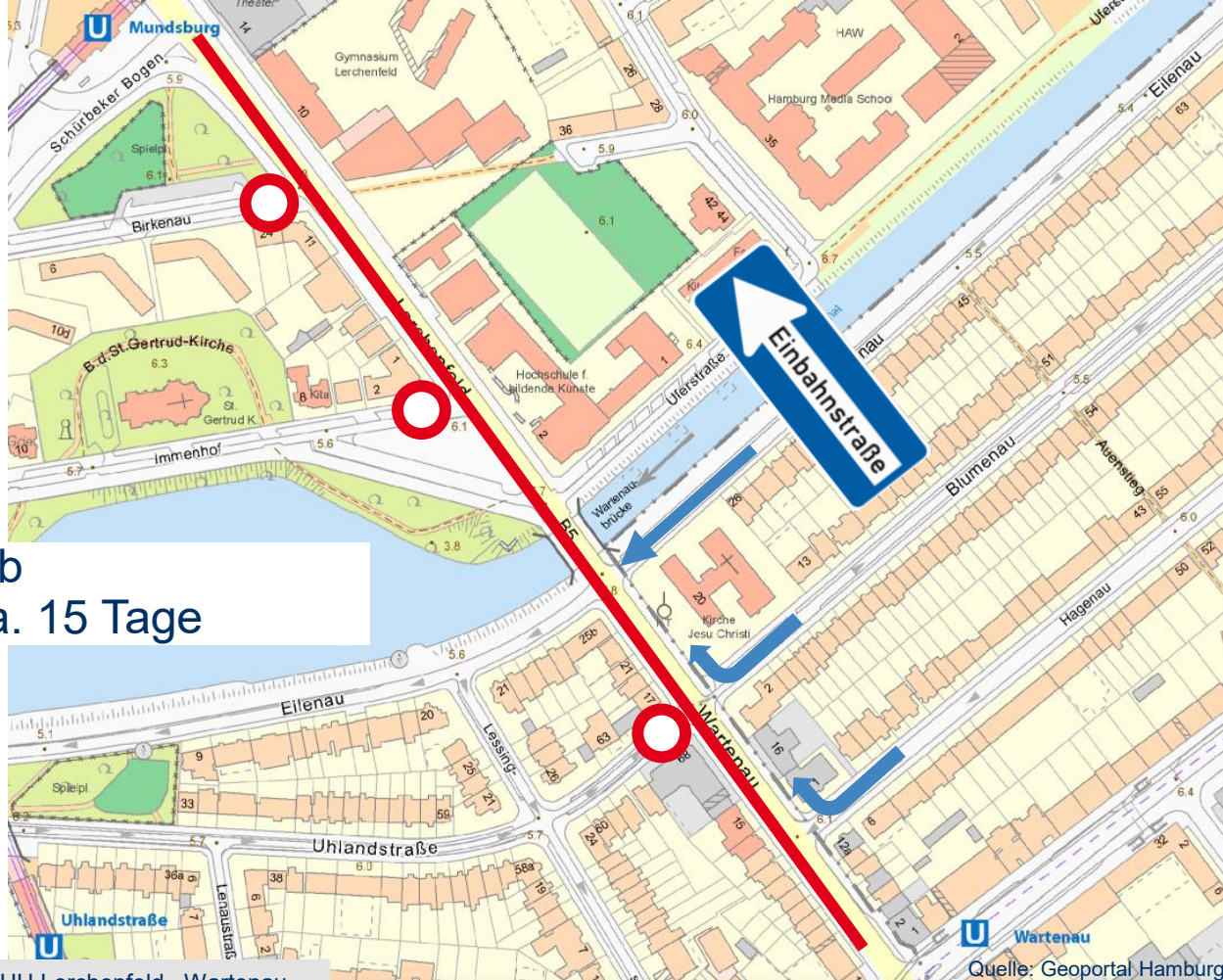
Quelle: Geoportal Hamburg



Bauphase 2a
Nebenflächen ca. 4 Monate

EMS-HH Lerchenfeld - Wartenau

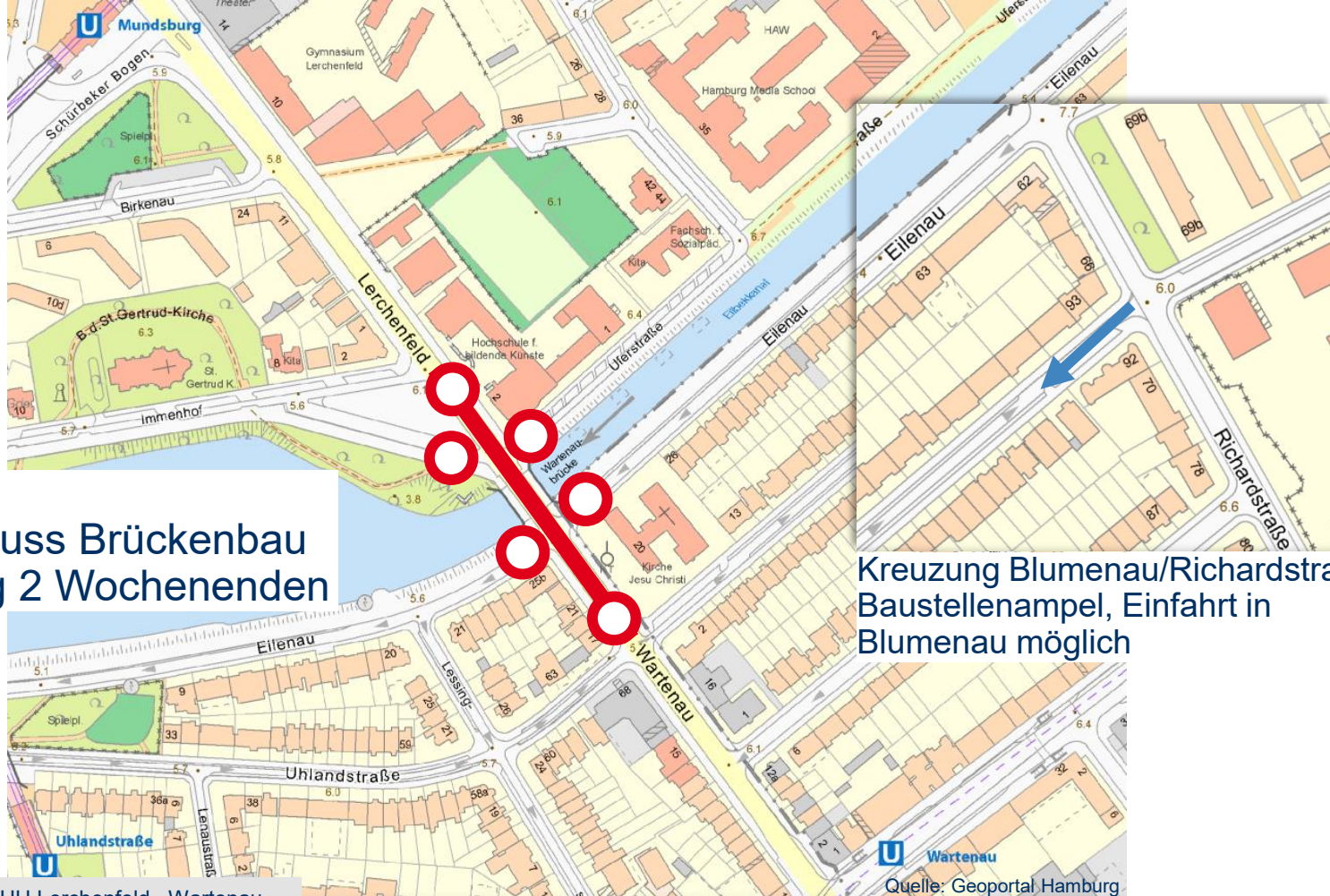
Quelle: Geoportal Hamburg



Bauphase 2b
Fahrbahn ca. 15 Tage

EMS-HH Lerchenfeld - Wartenau

Quelle: Geoportal Hamburg



Bauphase 4
nach Abschluss Brückenbau
Vollsperrung 2 Wochenenden

Kreuzung Blumenau/Richardstraße:
Baustellenampel, Einfahrt in
Blumenau möglich

KOMMUNIKATION & KONTAKTE

1) Anliegerinformationen

- Werden ausgedruckt und vor Ort verteilt – inklusive Namen und Telefonnummern der zuständigen Kollegen (Tony Linke und Peter Behr).
- Außerdem online verfügbar auf der LSBG-Homepage unter Anliegerinformationen (lsbg.hamburg.de).

2) Persönlicher Kontakt

- Direkte Ansprache der Anlieger:innen, z. B. im Vorfeld von Vollsperrungen, durch die Kollegen vor Ort.
- Möglichkeit zur Kontaktaufnahme durch Anlieger:innen bei individuellen Herausforderungen.

3) Kontakt zur Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

- Per E-Mail an lsbgkommunikation@lsbg.hamburg.de.

4) Projektinformationsseite

- Zu finden unter dem Menüpunkt „Bauprojekte“ auf der LSBG-Website.

Themen Suche

Bauprojekte

Auf dieser Seite finden Sie eine Auswahl und weiterführende Informationen zu Baumaßnahmen, die der LSBG aktuell im Stadtgebiet verantwortet. Außerdem finden Sie hier Informationen über zukünftige Maßnahmen, für die der LSBG aktuell Planungen vorantreibt.

An der Alster
Der Straßenzug An der Alster ist Teil der Veloroute 5 und der Veloroute 6, sowie der Alster Fahrradachsen und soll insbesondere im Hinblick auf Verbesserungen für den Radverkehr umgestaltet werden.

[Mehr](#)

Neubau Fußgängerbrücke Bargfredestraße
Auf Grund des schlechten Zustandes der Fußgängerbrücke über die S-Bahn zwischen den Straßen Hasenhöhe und Sienrocksstraße ist ein Ersatzneubau erforderlich.

[Mehr](#)

Berlinertordambrücke
Mitten im zentralen Verkehrsnoten Berliner Tor steht die Brücke seit über einem Jahrhundert. Ab Januar 2024 wird sie unter Aufrechterhaltung des Verkehrs schichtweise abgebrochen und erneuert.

[Mehr](#)

Bremer Straße
Der Straßenzug Bremer Straße und Hohe Straße, vom Sunderweg bis zur Harburger Umgehung, ist in einem schlechten Zustand und wird deshalb voraussichtlich ab Mitte 2027 umfassend saniert. Der LSBG berücksichtigt dabei die Belange des Fuß-, Rad- und Kfz-Verkehrs sowie des

[Mehr](#)

VIELEN DANK FÜR IHRE AUFMERKSAMKEIT



© LSBG

04.02.2026 | Hamburg



LSBG
Landesbetrieb Straßen,
Brücken und Gewässer
Hamburg



Hamburg

DIALOG: ZEIT FÜR IHRE FRAGEN

03



LSBG
Landesbetrieb Straßen,
Brücken und Gewässer
Hamburg



Hamburg